

**Radgestell mit Gabelwippe zum Fahrbarmachen von Bettungsgeschuetzen**

**Patent number:** DE687586  
**Publication date:** 1940-02-01  
**Inventor:** GERLACH HEINRICH  
**Applicant:** RHEINMETALL BORSIG AG  
**Classification:**  
- **International:**  
- **European:** F41A23/26  
**Application number:** DE1936R096118D 19360421  
**Priority number(s):** DE1936R096118D 19360421

**Report a data error here**

Abstract not available for DE687586

---

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM  
1. FEBRUAR 1940

REICHSPATENTAMT  
PATENTSCHRIFT  
Nr 687 586  
KLASSE 72c GRUPPE 602  
R 96118 XI/72c

Rheinmetall-Borsig Akt.-Ges. in Berlin\*)

Radgestell mit Gabelwippe zum Fahrbarmachen von Bettungsgeschützen

Patentiert im Deutschen Reiche vom 21. April 1936 ab

Patenterteilung bekanntgemacht am 11. Januar 1940

Zum Fahrbarmachen von Bettungsgeschützen sind schon einachsige Radgestelle mit einem gabelförmig ausgebildeten Rahmen vorgeschlagen worden, der sich wippenartig um die Radachse schwenken läßt. Die Gabelenden der Fahrgestellwippe tragen Haken und werden mit entsprechenden Ösen am einen Ende der zwischen ihnen befindlichen Geschützbettung in Eingriff gebracht. Darauf kann das andere Ende der Bettung mit einer Winde gegen das geschlossene Ende der Gabelwippe hochgezogen werden. In einem anderen Falle besitzt das Radgestell an Stelle eines Windwerks einen als Hebel zu benutzenden Lafettenschwanz.

Solchen Radgestellen haften jedoch für den Gebrauch verschiedene Nachteile an. Es ist z. B. für das Fahrbarmachen in unebenem Gelände äußerst schwierig, die Haken an den Gabelenden des Fahrgestells mit den entsprechenden Ösen der Geschützbettung in Eingriff zu bringen. Mitunter muß die Bettung am betreffenden Ende mit behelfsmäßigen Mitteln erst angehoben werden, um mit den Haken an die Ösen überhaupt heranzukommen und kuppeln zu können. Ferner bestehen Schwierigkeiten dadurch, daß die Radgabel, die zum Einhaken in einer schrägen Lage mit hochstehendem geschlossenem Ende eingefahren wird, in eine horizontale Lage zurück-

geschwenkt werden muß. Um dabei nicht an irgendwelchen ausladenden Lafettenteilen, z. B. dem Schützensitz oder der Visieraufhängung, mit dem herabschwenkenden geschlossenen Gabelende anzustoßen, war man 35 gezwungen, dem Gabelrahmen eine erhebliche Baulänge zu geben. Das ist entschieden ein Nachteil im Hinblick auf die Wendigkeit des fahrbargemachten Geschützes; auch ist auf gedrängte Baumsäße zu achten, damit eine 40 Marschkolonne nicht zu lang wird.

Die Erfindung schaltet diese Nachteile durch eine besondere Gestaltung der Verbindungsseinrichtung zwischen dem Radgestell und der Geschützbettung aus. Erfindungsgemäß ist das geschlossene Ende der Gabelwippe des Radgestells mit einem einzigen Kupplungsglied zur Herstellung der ersten fahrgerechten Verbindung mit dem Geschütz eingerichtet. Die in der Folge herstellbaren 45 Ergänzungskupplungen befinden sich an den Gabelarmen, an die das Geschütz durch geeignete Hubmittel herangezogen werden kann. Als Hubmittel dienen zweckmäßig an den Gabelenden angeordnete Einzelwinden, 50 deren biegsame Zugglieder, wie Kette oder Kabel, gesondert verstellbar sind und somit dank des Vorhandenseins nur einer einzigen Kupplungsstelle am geschlossenen Wippende auch bei unebenem Gelände ohne Schwierig- 55 60

\*) Von dem Patentsucher ist als der Erfinder angegeben worden:

Heinrich Gerlach in Berlin-Frohnau.